



PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc. sancionan con fuerza de Ley

FONDO FEDERAL DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS

Artículo 1. Creación. Créase el Fondo Federal del Transporte Automotor de Pasajeros (FOFETRA).

Artículo 2. Objeto. El FOFETRA tendrá por objeto contribuir al financiamiento de las tarifas del transporte automotor de pasajeros urbano y suburbano de jurisdicción nacional, provincial y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Artículo 3. Financiamiento. El FOFETRA será financiado con cargo a las rentas generales del Tesoro Nacional, y su monto anual en ningún caso será inferior al porcentaje del presupuesto nacional del ejercicio inmediato anterior al de sanción de la presente destinado al financiamiento de tarifas de transporte automotor de pasajeros urbano y suburbano, con más los incrementos proporcionales que correspondan según la estructura de costos de cada jurisdicción que apruebe la Autoridad de Aplicación.

Artículo 4. Asignación. El FOFETRA será asignado mensualmente de conformidad con los porcentajes y el mecanismo que apruebe la Autoridad de Aplicación, directamente para los servicios de jurisdicción nacional, y con intervención de la respectiva autoridad local, para los servicios de transporte locales y/o regionales, pudiendo ensamblar y/o integrar otros beneficios locales, franquicias dispuestas por cada jurisdicción y otros fondos de origen provincial, municipal y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En ambos casos, la Autoridad de Aplicación tomará como base de reparto el porcentaje de las asignaciones del año calendario inmediato anterior al de que se trate, o el que proporcionalmente corresponda según los usuarios y/o servicios que



se incorporen en el futuro, de conformidad a lo dispuesto por la Autoridad de Aplicación, previa consulta al Consejo Federal para la administración de los subsidios al transporte público automotor de pasajeros creado por el 2do párrafo del artículo 81 de la Ley 27.701

Artículo 5. Distribución. SUBE. Establécese que el FOFETRA será distribuido directamente a los usuarios a través del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE), al que deberá adherir previamente cada una de las jurisdicciones que resulten beneficiarias del fondo.

Artículo 6. Aplicación. Los recursos del FOFETRA serán aplicados directamente al subsidio dirigido a los usuarios, de conformidad con el mecanismo que la Autoridad de Aplicación defina, directamente para los servicios nacionales e interjurisdiccionales, o según acuerde con la respectiva autoridad competente para los servicios municipales, provinciales o de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. En ningún caso, podrán destinarse recursos del FOFETRA a gastos de administración, auditoría, asesoramiento, etc.; estos, si los hubiere, serán financiados por las jurisdicciones locales competentes.

Artículo 7. Segmentación. A los fines del artículo anterior, la Autoridad de Aplicación, directamente para los servicios de jurisdicción nacional e interjurisdiccionales, y con intervención de las autoridades locales competentes para los servicios locales, determinará los parámetros de segmentación de los subsidios que se financien con aportes del FOFETRA, considerando nivel de ingresos y/o vulnerabilidad social de los usuarios, cantidad y/o frecuencia de viajes y/o trasbordos, distancias recorridas y costos de los servicios, entre otros criterios objetivos, trazables y orientados a la más eficiente utilización de los recursos públicos comprometidos.

Artículo 8. Aportes provinciales. A fin de acceder a los recursos del fondo, y como condición necesaria, las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, deberán contribuir al financiamiento de los servicios de transporte de pasajeros con



recursos netos al menos equivalentes a los que les sean asignados en el marco del FOFETRA. Los aportes provinciales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires podrán ser destinados al sostenimiento de la oferta, al subsidio de la demanda, o a ambas, en las proporciones que determinen las respectivas autoridades locales con acuerdo de la Autoridad de Aplicación

Artículo 9. Información a los usuarios. En el momento de abonar la respectiva tarifa de transporte, deberá informarse a cada usuario por los medios que determine la Autoridad de Aplicación, tanto el valor total de dicha tarifa, como el porcentaje y/o monto a cargo del FOFETRA y, de corresponder, de la autoridad local de que se trate.

Artículo 10. Obligaciones de las autoridades provinciales competentes. Las autoridades provinciales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires deberán informar a la Autoridad de Aplicación, con la periodicidad y el alcance que ésta determine:

- (a) Los costos de prestación de los servicios de transporte de su jurisdicción con el desglose que determine la Autoridad de Aplicación, quien a su vez podrá requerir la información adicional que corresponda.
- (b) El detalle de los servicios de transporte financiados por el FOFETRA, con indicación de frecuencias, distancias, población beneficiaria y demás datos requeridos por la Autoridad de Aplicación
- (c) Indicación del costo final o total a cargo del usuario una vez deducido el porcentaje de las tarifas financiado por el FOFETRA
- (d) La demás información que la Autoridad de Aplicación determine

Artículo 11. Auditoría. La Autoridad de Aplicación deberá establecer un mecanismo de rendición y auditoría en tiempo real tanto del costo de los servicios de transporte como del destino y aplicación de los fondos asignados en el marco del FOFETRA con intervención de la Sindicatura General de la Nación (SIGEN) y/o de la Auditoría General de la Nación (AGN).



Artículo 12. Autoridad de Aplicación. El Poder Ejecutivo Nacional determinará la Autoridad de Aplicación de la presente, que dictará las reglamentaciones que resulten necesarias para su operatividad inmediata.

Artículo 13. Operatividad. El Poder Ejecutivo Nacional reasignará las partidas presupuestarias necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones de la presente durante el año 2024 de modo tal que el FOFETRA se encuentre operativo dentro de los noventa (90) días corridos de promulgada la presente, momento hasta el que deberá mantenerse la ejecución del presupuesto del año 2023 prorrogado por el Decreto 88/2023. En los años subsiguientes, deberán incluirse los recursos correspondientes al FOFETRA en el proyecto de presupuesto que para cada año se remita al Congreso Nacional.



FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El transporte público contribuye de manera directa e indiscutible al ordenamiento urbano. Su organización eficiente y accesible contribuye no sólo a la circulación pública, ya que limita la cantidad de tránsito circulante, sino también económicas e incluso ambientales.

Se calcula que cada colectivo reemplaza al menos 60 vehículos particulares en su recorrido; y esta sustitución al reducir la cantidad de vehículos en circulación, reduce también las emisiones contaminantes, la contaminación visual, etc.

Pero no sólo lo anterior. El transporte público accesible para quienes lo utilizan puede considerarse también un beneficio, no sólo para los trabajadores que deben destinar un menor porcentaje de sus ingresos a moverse, o que incluso pueden extender la distancia entre su residencia y sus ocupaciones, sino también para la actividad económica en general, que entonces puede extenderse más allá de la simple cercanía.

Y lo expuesto es tan así, y resulta tan extendido, que en prácticamente todo el mundo se destinan recursos públicos al sostenimiento de sistemas de transporte públicos.

En nuestro país, hasta el año 2023, el Estado Nacional destinaba recursos al subsidio de tarifas tanto en el AMBA como en el interior del país. Estos subsidios se dirigían tanto a la oferta, mediante la aplicación de una serie de parámetros referidos a la cantidad de kilómetros recorridos y pasajeros transportados, como a la demanda, a través del denominado atributo social que se distribuía mediante la tarjeta SUBE de cada usuario beneficiario.



Así, mientras que en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) el Estado Nacional aportó el 53% del total de los subsidios, en el interior del país realizó aportes por 102 mil millones de pesos en el año 2023.

Esta política pública permitió contar con servicios de transporte accesibles para la población alcanzada por ella, reduciendo también los costos individuales de movilidad de la población.

Sin embargo, y pese a haberse prorrogado el presupuesto 2023 en los términos del artículo 27 de la Ley de Administración Financiera 24.541, el Estado Nacional decidió cortar esos subsidios, cancelando las transferencias comprometidas a las jurisdicciones provinciales.

Esta decisión, que coloca al país entre los pocos (si no el único) sin políticas de incentivo al transporte público, traerá aparejado, o bien, un desquicio tarifario que hará imposible el transporte urbano para buena parte de la población, o bien, una carga inviable e insostenible para las arcas provinciales, ya bastante estresadas por otros recortes arbitrariamente decididas por el gobierno federal.

Y debe recordarse aquí que quienes más necesitan y demandan el transporte público accesible y de calidad, y no sólo por carecer de medios de transporte particulares, sino también por vivir en lugares más alejados de los centros urbanos, son precisamente los sectores más humildes y postergados.

Así, y por lo expuesto, entendemos que corresponde mantener en el tiempo el esfuerzo que vienen realizando todos los argentinos para sostener su transporte público, dándole un marco de legalidad del que hasta ahora carece, aunque aprovechando la oportunidad para introducir algunas regulaciones dirigidas a lograr un sistema más eficiente, medible y controlable por los organismos de control.

En este sentido, proponemos la conformación de un fondo federal que administre los recursos presupuestarios que se le asignen, que no podrán ser menores al



porcentaje del presupuesto nacional del año pasado, imputándolos directamente a la demanda en cada jurisdicción, sobre la base de los porcentajes asignados en años anteriores y de conformidad con el mecanismo que para cada caso acuerde la Autoridad de Aplicación.

Y a fin de mejorar los mecanismos de distribución y de control posterior, se establece que los recursos se distribuyan a través de la tarjeta SUBE, a cuyo sistema deberán previamente adherir aquellas provincias que aún no lo han hecho.

La utilización del sistema SUBE es el que permitirá segmentar la demanda en base a criterios objetivos y verificables, dirigidos al uso eficiente y racional de los recursos públicos.

Véase, en este sentido, que la SUBE se encuentra operativa en 58 ciudades con otras 8 en condiciones de incorporarse a la brevedad, sirviendo un universo de 18 millones de usuarios en 18 provincias, por lo que resulta el vehículo ideal para la administración de la política pública propuesta. A través de la SUBE, además, 5 millones de usuarios en situación de vulnerabilidad se gestiona el 55% de descuento de la tarifa vigente.

Por otro lado, y con la intención de que el esfuerzo sea compartido, se establece la obligación de cada provincia de aportar recursos por lo menos equivalentes a los que reciba del fondo, que podrán destinarse tanto al subsidio de la demanda, como al sostenimiento de la oferta, o a ambas.

Además, en cuanto al control propuesto, por un lado se establecen obligaciones de información a cargo de las autoridades locales, y por otro se encomienda tanto a la SIGEN como a la AGN la realización de las auditorías correspondientes.

Finalmente, a fin de evitar perjuicios a los usuarios, se fija un plazo de adecuación del nuevo régimen, durante el cual deberá mantenerse la vigencia del hasta ahora vigente.

"2024 Año de la Defensa de la Vida, la Libertad y la Propiedad"



Por los motivos expuestos, solicitamos el acompañamiento de mis colegas para la sanción del presente proyecto de ley.

Giuliano Diego
Moran Micaela
Passo Marcela
Litza Mónica
Arroyo Daniel
Selva Sabrina
Gutiérrez Ramiro
Martínez Germán
Sand Nancy
Toniolli Eduardo
Alianello María Eugenia
Ianni Ana María
Rauschnberger Ariel
Monzón Roxana
Marín Varinia